

Rolf Johannesson: Ständig auf der Suche

Von Gerhard Prien, cen

Jonson ist ständig auf Achse. In ein Haus, so bekundet er glaubhaft, zieht er nur „per Zwangseinweisung“. „Ich bin ein freier Mensch, weil ich wenig habe – und doch so unendlich viele Möglichkeiten“, sagt er nach vielen Jahren und vielen Tausenden Kilometern in den unterschiedlichsten Fahrzeugen.

Das Fernweh ist Rolf Johannesson wohl ebenso in die Wiege gelegt, wie seine Liebe zur Fliegerei. Der geborene Nürnberger wächst in der Nähe eines Flugplatzes auf, steht dort am Zaun und schaut den Flugzeugen hinterher. An seinem 14. Geburtstag sitzt er selbst am Steuerknüppel eines Segelfliegers, mit 16 Jahren macht er den Schein für Motorflieger. Seinen ersten Alleinflug absolviert er mit gerade mal 18 Jahren. Zwei Jahre später verdient er sein Geld damit, dass er an den Wochenenden Fallschirmspringer auf 4000 Meter Höhe bringt. Schließlich kündigt er seinen Job als Elektroniker und macht den Flugschein für Verkehrspiloten. Er überführt neue Flugzeuge bis nach Australien, arbeitet als Testpilot bei Dornier und fliegt als Freelance-Pilot Verkehrsmaschinen wie den Airbus 320 auf Linienflügen.

Jonson ist ☐ unterwegs. Eigentlich ständig. Und schon beinahe ewig lange. Selten einmal ist er länger als zwei, drei Tage an einem Ort. Er lebt so unabhängig wie möglich, soweit das eben in Deutschland, in Europa, möglich ist. Er will sich nicht an Gegenstände binden. Denn er ist davon überzeugt: „Man kann keine Dinge besitzen. Die Dinge nehmen irgendwann Besitz von einem.“ Deswegen lebt er auf kleinstmöglichem Raum und versucht, mit wie möglichst wenig gut klarzukommen. Den Verzicht auf den für viele Menschen „normalen“ Luxus sieht er nicht als Verlust von Lebensqualität. Eher im Gegenteil. Jonson hat Zeit. Oder er nimmt sie sich. Für all die Dinge, die ihn gerade interessieren. „Das ist eh der größte mögliche Luxus,“ sagt er breit grinsend.

Er ist für ein gutes Miteinander aller Völker, Rassen und Kulturen auf unserem Planeten. Daher versteht er seine „großen“ Reisen auch als einen Beitrag zur Völkerverständigung. Denn: „Ich beurteile die Menschen nicht danach, womit sie ihren Lebensunterhalt verdienen, welches Auto sie fahren und wo oder wie sie wohnen. Ich interessiere mich dafür, wie sie mit anderen Menschen umgehen, ob sie Schwierigkeiten überwinden und Herausforderungen annehmen und welche Fähigkeiten ich von ihnen lernen könnte.“

Bereits im zarten Alter von 18 Jahren hatte Jonson sich einen VW Bus, einen T2, gekauft und ausgebaut. Mit dem fährt er dann gleich mal für einige Monate nach Kurdistan, in den Iran und durch die Sahara. Im Sommerhalbjahr ist er an den Wochenenden dann ständig am Segelflugplatz. Denn Segelfliegen – und Fliegen überhaupt – ist seine zweite, große Leidenschaft. Da ihm die Kosten für tägliche Fahrten zum Flugplatz zu hoch scheinen, ergibt es sich so langsam, dass er in seinem Bus wohnt. Und er ergänzt: „Faktisch lebe ich also seit Oktober 1982 beinahe ununterbrochen in Fahrzeugen.“

Nach dem VW Bus folgt ein VW LT 28. Der Ausbau ist fix erledigt, Möbel vom Sperrmüll rein und fertig. Keine Heizung, kein Licht. Kurz vor der Bundeswehr kommt der erste Düdo. Ein Mercedes 608 mit kurzem Radstand, ohne Hochdach. Drinnen kann Jonson fast schon stehen, außerdem hat er jetzt ein Waschbecken, eine Toilette und einen Kleiderschrank.

Der Düdo ist uralt, schlecht gepflegt und mit seinen kleinen Fenstern nicht gerade ein Traum. Dennoch geht Jonson mit dem Wagen auf etliche große Reisen. Etwa in die Zentralsahara. Oder von Sizilien ans Nordkap. Ein Motorschaden in Paris markiert das

Ende. Nach einer Woche sind er und seine mitreisenden Freunde wieder in Bayern, der Mercedes dient dann noch lange Zeit auf einem Stellplatz bei Nürnberg als „Immobilie“. Der zweite Mercedes, ein 508 mit Hochdach, ist zwar schon 15 Jahre alt. Aber er ist profimäßig ausgebaut und verfügt über Umluft-Heizung und elektrisches Licht. Darin wohnt Jonson am Segelflugplatz in der Fränkischen Schweiz. Jeden Winter geht er auf Reisen. Drei Sahara-Touren, bis nach Westafrika, in den Senegal. Nordkap. Griechenland. Jugoslawien. Balkan. Russland. Ukraine. Syrien, Jordanien.

Jonson ist ein Mann rascher Entschlüsse. Reisen will er. Diesmal auf lediglich zwei Rädern. Innerhalb von drei Tagen verkauft er seinen Mercedes 508. Er kündigt seinen Job und kauft sich, ohne jemals vorher eine Motorradreise gemacht zu haben, ein Motorrad. Eine BMW 1100 GS. Dann geht er auf Tour. Ein Zelt ist jetzt sein Zuhause. Rund 83 000 Kilometer ist er unterwegs, einmal um die Nordhalbkugel. USA, Alaska, Nordafrika, Nordkap, Sibirien. Nach anderthalb Jahren im Sattel ist er wieder zurück in Deutschland. Ohne Geld. Und ist seitdem keinen Meter mehr mit einem Motorrad gefahren.

Jonson fängt neu an. Und wagt ein Experiment. Seine neue Firma zahlt ihm eine Wohnung für acht Monate. Jonson lebt wieder in vier Wänden, mit Fußbodenheizung, jedem erdenklichen Luxus und Lampen, die an einer Stromleitung baumeln, zwischen nicht aufgebauten Möbeln, hallenden Wänden. Keine erfrorenen Füße mehr. Keine leeren Gasflaschen mitten in der Nacht. Fließendes Wasser und eine Badewanne. Unglaublich. Aber: Keine Freiheit mehr. Keine Ölfinger. Nichts. Für Jonson sind es „231 Tage Einzelhaft“. Dann ist das Experiment vorbei. Und gescheitert. Denn Jonson kann nicht vom Reisen lassen.

Mit einer kleinen Kieljolle segelt er durch die Inselwelt Griechenlands. Es folgt ein Mercedes 1622, ein „Kultmobil“, wie Jonson selbst sagt. Als er den Wagen kauft, hat der bereits 1,2 Millionen Kilometer auf dem Buckel. Günstig war er, ein Kauf geboren aus der finanziellen Not. „Hauptsache billig,“ sagt Jonson heute dazu. Ein Bekannter besitzt einen Adria Wohnwagen. Der ist auch schon 25 Jahre alt. Beides feiert in einer achtstündigen Aktion „Hochzeit“.

Obwohl es nur schnell gehen und als Provisorium dienen sollte, beweist das „Kultmobil“ beinahe ungeahnte Qualitäten. Es ist billig, leicht und groß. Der Mercedes ist „ewige Zeit“ sein Zuhause. Über eine halbe Million Kilometer ist er in zehn Jahren mit dem Ding unterwegs. Zweimal auf längeren Reisen, „fast Weltreisen“, wie er selbst sagt. Er arbeitet seinerzeit immer für zwei Monate in China, dann hat er zwei Monate frei. Seinen „Kultlaster“ parkt er zwischendrin mal in Schottland, in den USA, in Buenos Aires.

Mehr als 70 Länder bereist er mit dem 1622, zwei Motoren hat er „aufgearbeitet“. In seinem Reise-Tagebuch sind 1027 verschiedene Schlafplätze verzeichnet, 613 412 gemeinsame Kilometer, obendrein -zig Umbaumaßnahmen. Bei einem Treffen von Fernreisenden wird das Mobil zum schlechtesten Wagen in Deutschland gewählt. Jonsons Kommentar: „Die haben eben alle keine Ahnung“. Aber am Ende, so erinnert er sich, ist sein Reisefahrzeug „doch ganz schön marode. Den Aufbau halten nur noch Tape und Silikon zusammen.“ Dennoch zieht er eine positive Bilanz. „Der 1622 hat mich nie im Stich gelassen.“

Zum Lebensende bekommt das dauerhafte Provisorium noch den Ritterschlag der Reisenden. Er ist das weitgereisteste Auto der Deutschen Zentrale für Globetrotter. Es hat alle fünf Kontinente gesehen und: Es hatte nie eine richtige „echte“ Panne. Abgesehen von den beinahe tagtäglichen Reparaturen mit Tape, Silikon und Draht. Die Trennung ist entsprechend schmerzhaft – aber kurz.

Seine Piloten-Kollegen kaufen sich riesige Häuser, machen noch riesigere Schulden. Jonson spart sein Geld. Als Ersatz für den maroden „Kultlaster“ kauft er eine Fahr-

Bücherei. Einen Mercedes Omnibus O 303, zwölf Meter lang und 18 Tonnen schwer. In drei Monaten baut er den Bus aus, lebt solange in einer Baustelle am Straßenrand.

Endlich eine Luxusbude. Mit Fußbodenheizung, Kachelofen, 300 Liter Frischwasser, französischem Bett. Damit will er nach Griechenland fahren. Mit einem Segelboot auf dem Anhänger, ein Gespann von 20,5 Meter Länge. Acht Kilometer vor der Fähre in Ancona kommt ihm auf der Autobahn in suizidaler Absicht ein Geisterfahrer entgegen. Er beendet sein Leben in Jonsons Bus. Restlos alles ist zerstört, selbst das Segelboot auf dem Anhänger. Jonson hört nur noch den Rettungs-Hubschrauber. Ihm bleibt das blanke Leben. Ein Freund holt ihn in Ancona mit einem Transporter ab, die Restbestände aus dem total zerstörten Bus gehen mit zurück nach Deutschland.

Dort fängt er wieder einmal bei Null an. Jonson findet einen Magirus 160 ANW, schön, aber leider „echt teuer“. Auf einem Bauernhof baut er den Magirus in zwei Tagen als Wohnung aus – und setzt seine Griechenland-Tour fort. Auf Tour schraubt er, baut um. Traktoren kommen ins Spiel. Jonson fährt Schlüter, die Kultmarke unter den Acker-Fahrzeugen.

Für drei Jahre ist der Magirus 160 ANW Jonsons Zuhause. Etliche große Touren macht er mit dem Magirus. In den Nahen Osten, die Mongolei, nach China, Syrien, in den Libanon und nach Nordafrika. Im Reise-Tagebuch findet sich eine Überwinterung in Griechenland und ein traumhafter Winter im Schweizer Oberland.

Es wird eng im Maggie, denn jetzt wohnt auch noch Babs mit im Laster. Für zwei Menschen plus Hund gibt es rund neun Quadratmeter. Der Gemütsmensch Jonson meint zu dieser Zeit: „Na, es geht so. Am meisten Platz braucht der Hund.“ Das kleine Platzproblem löst der Kauf eines neuneinhalb Meter langen, luxuriösen Schindelholz-Zirkuswagen mit 80-km/h Schnell-Läufer-Zulassung. Jonson rückblickend: „Zusammen mit dem Magirus ergibt der Zirkuswagen ein leider extrem unhandliches Gespann.“ Das Gesamtgewicht des Gespanns liegt bei achtzehn Tonnen. Der Dieserverbrauch? „Ab 35 Liter auf 100 Kilometer“. Der Wendekreis? „Ein Wahnsinn“. Die Kosten? „Nicht gerade eine günstige Version zu leben“, resümiert Jonson. Und ergänzt lächelnd: „Aber schön.“

Es folgt ein allradgetriebener MAN 8/136 Lkw als Zugfahrzeug. Der darf jetzt sein einstiges Bundeswehrleben mit Abenteuern als Zugmaschine aufpäppeln. Jonson erinnert sich: „Der Hammer im Gelände.“ Und er beweist: Auch mit wenig kann man loskommen. Wenn man es nur will. Sein „Wohn-Ausbau“ für den MAN war in einer Stunde fertig, vier Schrauben und zwei Bretter genügten. Das Gespann MAN und Zirkuswagen bewegt er rund 45 000 Kilometer. Langsam bewegt er es, unglaublich langsam. Denn: „Der MAN ist einfach ein bisschen arg schwach mit 136 PS. Gegenwind ist der blanke Horror.“

Ein Mercedes 1217 Allrad löst den MAN ab, als „neues“ Zugfahrzeug (28 Jahre jung) für den Zirkuswagen. Der Wohnaufbau, ein Shelter, stammt von einem IFA W 50, Jonson bekommt ihn von einem Freund. Alles wird innerhalb von gerade mal zwei Tagen mit dem aus der Bordbatterie gespeisten Akkuschauber zusammengebaut. Jonsons Fazit: „Für Solo-Urlaube – perfekt. Aber zum Ziehen schwerer Anhänger auch nicht gerade der Bringer“. Im Herbst 2007 ist er zehn Wochen lang mit den 1217 und dem Zirkuswagen unterwegs, mit einem Gespann von 18,56 Meter Zuglänge.

Gut 6000 Kilometer tourt er durch die Normandie und Bretagne. Jeder Kreisverkehr ist eine Herausforderung. Irgendwann steht er an einer Abzweigung und kommt im besten Wortsinne „einfach nicht rum“. Hinter ihm staut es sich. Er muss zurücksetzen, unterstützt von der Polizei, die den Verkehr hinter ihm ableitet. Acht Kilometer lang. Seine „Meisterprüfung“ im Anhängerfahren, so sagt er später. Selbst die lokale Presse berichtet über den verrückten Deutschen, der mit seinem Gespann die Landstraße über Stunden blockiert hat.

Im Frühjahr 2008 verkauft er nach drei Jahren Luxus-Wohnen und teils extrem schwierigen Fahrten den Zirkuswagen. Er lebt wieder alleine, auf acht Quadratmetern, im LAK-Shelter auf dem Mercedes Lkw. Tourt durch Südfrankreich, Polen, Griechenland und Ungarn.

Im Mai 2008 hängt er einen Autotransporter mit einem Renault Kangoo an den besten Allrad-Laster. Er hat ab jetzt immer ein Spritsparmobil dabei. Und fragt sich selbst: „Wozu eigentlich? Kann, glaube ich, ohne Anhänger nicht mehr fahren.“ Bei einem Dieserverbrauch von mindestens 25 Litern und angezogenen Dieselpreisen von rund 1,50 Euro je Liter steigt Jonson mal wieder um. Auf ein „modernes“ Zugfahrzeug.

Der Wohnkoffer wandert auf einen Anhänger, gezogen von einem Land Rover Defender TD 4. Der Mercedes-Laster ist verkauft, der Defender noch nicht geliefert. Jonson ist dennoch unterwegs. Im Juli/August 2008 geht er mit einem Traktor auf Reise. Sommerurlaub der besonders langsamen Art. Sein 47 Jahre alter Deutz D 25 muss es richten. Jonson zuckelt – völlig entschleunigt – mit 18 km/h rund 1200 Kilometer über kleine Landstraßen durch Deutschland. „Prädikat: Sehr Empfehlenswert“, sagt der Globetrotter.

Im Oktober 2008 kommt der Land Rover Defender. Jonson hat jetzt ein kleines, aber feines Gespann mit 100-er Zulassung und einem Verbrauch von nur 13 Liter Diesel auf 100 Kilometer Strecke. Der Zugwagen erfüllt die Euro 4 Norm und hat eine grüne Umweltplakette. Aber irgendwas ist ja bekanntermaßen immer. Und Jonson merkt, „der Anhänger sollte – für besseren Fahrkomfort – doch ein Drehschemel-Anhänger sein“.

Zwischenzeitlich zuckelt er mal wieder mit einem Traktor los. Mit einem Schlüter Compact 850 bummelt er im Juni 2009 von Erding nach Hachenburg im Westerwald. Und lässt unterwegs die Seele baumeln.

Seinen Wohnaufbau, den LAK-Container, nimmt er mit, als er wieder mal das Basisfahrzeug wechselt. Jonson kauft sich einen MAN KAT 1 4x4 Offroad-Truck und setzt den Container oben drauf. Der Wohnaufbau, so meint er, kann langsam was erzählen: „Der war schon auf sooo vielen verschiedenen Fahrzeugen.“ Jetzt sitzt er auf dem ultimativen Offroad-Wohnmobil. 11,9 Tonnen schwer, angetrieben von einem V8-Diesel von Deutz, der aus 13 Liter Hubraum 300 PS holt und an ein Sechs-Gang-Wandlergetriebe gekoppelt ist.

Sechs Wochen ist er im Oktober und November 2009 mit der KATze unterwegs. Rund 8000 Kilometer durch Andalusien, Süd-Portugal, an der Atlantikküste und durch Zentralfrankreich. Denn nach Marokko darf die KATze nicht einreisen. Aber wer Jonson kennt, der weiß, stetig ist der Wandel. Der KAT kommt weg, Jonson hat sich einen neuen zweiachsigen Drehschemel-Anhänger bestellt.

Im Januar 2010 wandert sein LAK-Aufbau vom KAT auf den Hänger mit einem zulässigen Gesamtgewicht von drei Tonnen. Den Anhänger zieht er mit seinem 850er Schlüter Traktor. Im März 2010 geht es für Jonson „back to the roots“. Er hat wieder einen Düsseldorfer, diesmal ist es ein Mercedes 613 mit 130 PS. Der Düdo ist als So.Kfz Werkstattwagen zugelassen, so kann er jetzt auch am Sonntag mit Anhänger fahren.

Jonson träumt schon lange von einem Kabe-Wohnwagen. In seinen Augen „eine einwandfreie Wohnung auf Rädern“. Zufällig kann er einen dieser rollenden Traumwagen gebraucht ergattern. Für ein Jahr wird der Kabe seine Wohnung, aber er hält leider nicht, was die Werbung verspricht. Den Umzug in einen knallroten 19-Tonner MAN BDF mit 400 PS erledigt Jonson in einem Tag. Noch während er in dem MAN mobil wohnt, lässt sich Jonson einen Kühlanhänger bauen. Unsinn – nein, nicht die Idee, so heißt der Hersteller, der Jonsons neue rollende Behausung auf ein Doppelachser-Chassis stellt. Der Unsinn begleitet ihn bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe. Mit wechselnden Zugfahrzeugen, darunter auch ein Mercedes-Benz G.

Aber Jonson wäre nicht Jonson, wäre nicht bereits wieder ein Wechsel angekündigt. Was

es werden wird, das verrät er noch nicht. Erst mal geht es noch auf Urlaubsreise, in den Norden. Aber klar ist: „Es ist wie immer. Wagenleben heißt umbauen. Einen Aufbau planen und dann auch so zu belassen, das ist nun mal nicht mein Leben. Die Wohnung darf sich auch mit dem täglichen freien Leben ändern.

Seine „Wohnung“; teilt er an den Wochenenden und im Urlaub mit seiner Freundin Christine. Sie wohnt allerdings unter der Woche lieber ganz konventionell, in einer normalen Mietwohnung in München. Für Jonson wäre das nichts. In ein Haus, so bekundet er glaubhaft, zieht er nur „per Zwangseinweisung“. Und ergänzt: „Ich bin ein freier Mensch, weil ich wenig habe – und doch so unendlich viele Möglichkeiten.“

Jonson und seine Fahrzeuge - eine kurze (und nicht annähernd komplette) Aufstellung:

Mit 18 Jahren: VW Bus T3, Reisen nach Kurdistan, Iran, Trans-Sahara

Mercedes 608, Reisen Zentralsahara, Sizilien - Nordkap.

Mercedes 508 mit Hochdach, Reisen uweimal Sahara nis Westafrika - Senegal, Nordkap, Griechenland, Jugoslawien, Balkan, Russland, Ukraine.

BMW 1100 GS, Reisen USA - Alaska - Nordafrika - Nordkap - Sibirien. 18 Monate unterwegs, 83.000 Kilometer.

Mercedes 1622 mit Adria-Wohnwagen. Reisen u. a. Schottland, USA, Argentinien. Über 70 Länger insgesamt, mehr als 500.000 Kilometer.

Mercedes Omnibus O 303.

Magirus 160 ANW, Reisen Naher Osten, Mongolei, China, Syrien, Libanon, Nordafrika, Griechenland.

Magirus 160 ANW plus Schindelholz-Zirkiswagen, Gespanngewicht 18 Tonnen.

MAN Allrad-Lkw.

Mercedes 1217 Allrad-Lkw.

Drei-Tonnner Plateau-Anhänger plus LAK-Wohnkabine.

Land Rover Defender TD 4.

Traktor Deutz D 25.

Traktor Schlüter Compact 850.

MAN KAT 1 mit LAK-Wohncontainer.

Zweiachs-Drehschemel-Anhänger plus LAK-Wohnaufbau. Zugfahrzeug Mercedes 613.

Wohnwagen Kabe Royal 720 TDI.

MAN 19-Tonner-Lkw 19 272 mit Wechselkoffer.

Mercedes Vario 711 plus 3,5 Tonnen Kühlanhänger.

Mercedes G 300.

Mercedes 814.

Insgesamt hat Jonson in den vergangenen gut drei Jahrzehnten mehr als eine Million Kilometer abgerissen und 165 Länder bereist.

Bilder zum Artikel



Mercedes-Benz 711 mit Eigenbau-Wohnwagen.

Foto: Rolf Johannesson



MAN KAT1.

Foto: Rolf Johannesson



MAN 8 136 mit Zirkuswagen-

Foto: Rolf Johannesson



MAN 18 272 mit Schausteller-Wohnwagen.

Foto: Rolf Johannesson



MAN 8 136 als Zirkus-Gespann.

Foto: Rolf Johannesson



Mercedes-Benz 814 mit Unsinn-Wohnanhänger.

Foto: Rolf Johannesson



Rolf Johannesson.

Foto: Rolf Johannesson



MAN 18 272 am Jakobsweg.

Foto: Rolf Johannesson



MAN 18 272 am Cap Finistere.

Foto: Rolf Johannesson



Land Rover Landcruiser 110 TDI mit LAK-Kabine.

Foto: Rolf Johannesson



LAK-Container.

Foto: Rolf Johannesson



Mercedes-Benz GD 300 mit Unsinn-Wohnanhänger.

Foto: Rolf Johannesson